CO SŁYCHAĆ!



N-4. 5-II-41.

TYGODNIK, ZAWIERAJĄCY STRESZCZENIA KSIĄŻEK I ARTYKUŁÓW, DRUKOWANYCH W WYDAWNICTWACH BRYTYJSKICH, AMERYKAŃSKICH I EWENTUALNIE INNYCH.

WYDAWANY NA PODSTAWIE ZEZWOLENIA DOWÓDCY POLSKIEGO KORPUSU W SZKOCJI z dnia 20.IX.1940.- Nr 2503/Prop.i Ośw.-

TREŚĆ NUMERU:

WINIETA I RYSUNKI :
ppor. STANISŁAW DIDKOWSKI

CENA 4 D. ROK II.

OSTATNIE WYDARZENIA.

FÜHRER I DUCE.

Ostatnie spotkanie obu dyktatorów Osi miało odmienny charakter od dotychczasowych. Odbyło się ono nie na pograniczu, nie we Włoszech, ale w Niemczech. Pomimo tego, że Hitler był gospodarzem, oficjalny komunikat prasowy podał, że "Führer i Duce....". Ten brak kurtuazji nie jest tylko przypadkowy. To podkreślenie nowego stanu rzeczy.

Mussolini już od tygodni zabiegał o przyjazd Hitlera do Italii. Hitler czekał rozwoju wypadków. I obecnie, po ofenzywie brytyjskiej w Afryce, po wypadkach albańskich, po prostu wezwał Mussoliniego do siebie. Duce pojechał. Znalazł się teraz w szeregu innych mężów stanu, którzy jak Schuschnigg czy Hacha, jeździli do Niemiec po instrukcje. Włochy przestały być partnerem Osi. Wielkie Niemcy wchłonęły je do swego Lebensraumu.

Wg nadeszłych poufnych wiadomości Hitler zażądał, aby :
1) niemiecki sztab generalny objął prowadzenie wszystkich działań wojennych, na wszystkich frontach (co jednak zostanie ujawnione dopiero, gdy położenie będzie tego wymagało);
2) mieszana komisja, złożona z pięciu niemieckich i dwóch włoskich ekspertów, będzie kierowała kwestiami zaopatrzenia.

Co więcej, włoski przemysł wojenny ma przejść również pod kontrolę narodowo-socjalistyczną. Bawi już w Rzymie dr. Clodius, delegat Hitlera do negocjacji gospodarczych.
(CAVALCADE)

KRYTYCZNE CHWILE BUŁGARII.

Przybycie delegata prez.Roosevelta, płk. Donovan'a do Sofii, zbiega się ze wzmożonym naciskiem Rzeszy na Bułgarię. Hitler żąda wolnego przejścia dla swych wojsk, idących na pomoc Mussoliniemu, do Grecji. To żądanie ma podwójne znaczenie; chodzi z jednej strony o uniknięcie starcia nawet z tak mało groźnym dla Niemiec przeciwnikiem jak Bułgaria, a z drugiej o postawienie Turcji, na wypadek, gdyby wkroczyła do Bułgarii, w roli napastnika.

Pułkownik Donovan przybywa do Sofii z Aten. Będzie więc dobrze poinformowany tak co do przygotowań greckich na wypadek ataku od flanki, jak i co do pomocy brytyjskiej dla napadniętych i pomocy amerykańskiej dla Brytanii i jej sojuszników. Jego informacje uchronią - należy się

(ciąg dalszy na stronie 80.)

MOŻLIWOŚĆ INWAZJI

Jeśliby Hitler istotnie próbował inwazji, to niewątpliwie oparłby się na najściślejszej koordynacji działania floty, lotnictwa i armii lądowej. Do starannego i dokładnego rozplanowania, doszedłby prawdopodobnie jeszcze jeden czynnik: chorobliwa, fanatyczna fantazja. HUGH SLATER, były szef oddziału operacyjnego sztabu Międzynarodowej Brygady w Hiszpanii, zastanawia się w swej książce "HOME GUARD FOR VICTORY" nad sposobami przeprowadzenia próby inwazji. Streszczamy jego uwagi :

Jednym z planów niemieckich jest, być może, pomysł oskrzydlenia i ataku na możliwie rozległej przestrzeni. Takie uderzenie polegałoby w pierwszym rzędzie na wielkiej ilości słabych desantów na wybrzeżach Irlandii i Anglesey i skoordynowaniu ich z silnymi desantami, lądującymi równocześnie na wyspie Wight, Szetlandach, Herbydach i może także w Kornwalii. Celem uderzenia byłoby uchwycenie przyczółków i nabrzeży, dających się spożytkować jako bazy morskie i lotnicze.

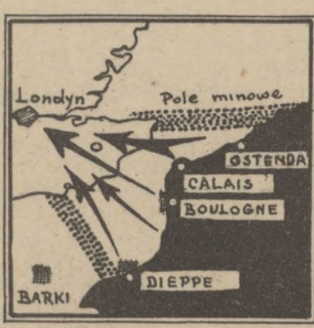


Równocześnie trwałoby gwałtowne bombardowanie Londynu i południowej Anglii. Nad atakowanymi terenami rozgrywałyby się prawdopodobnie mordercze bitwy powietrzne. - Atak na Kornwalię powierzonoby zapewne oddziałom szturmowym, gotowym na pewną śmierć, na to, aby wywołać w przeciwniku wrażenie, że ma miejsce prawdziwa inwazja. W tym samym czasie miałąby miejsce rozgrywka o panowanie nad morzem i powietrzem , do której Hitler rzuci wszystkie swoje siły. Uzyskanie przewagi pozwoliłoby Niemcom na swobodne wysadzanie dalszych oddziałów desantowych. A uchwycenie wybrzeży w różnych punktach kraju związałoby znacz-

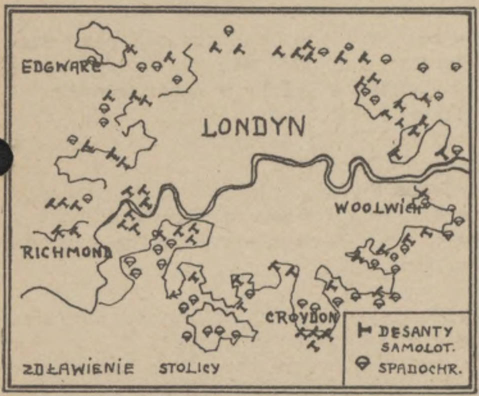
ne siły brytyjskie, które w innym wypadku mogłyby być przerzucone do Irlandii. Takie mogą być przewidywania niemieckie. Ale realizacja tego planu natrafiłaby na ogromne trudności. Trudno przypuścić nawet, by Niemcy zdołali zapewnić sobie niezbędną do lądowania przewagę w powietrzu i na morzu. Flota niemiecka nie jest ani dość silna ani dość liczna,a zaopatrzenie wysadzonych na ląd oddziałów nasuwa niepokonane trudności.

Dlatego- można przypuszczać- że nieprzyjaciel odrzucił plan szerokiego uderzenia na wybrzeża i raczej podejmie gwałtowny, skoncentrowany atak na Dover. Fazą wstępną byłoby w takim wypadku zaminowanie Kanału La Manche dla uniemożliwienia akcji naszej floty. Pola minowe szłyby zapewne od Dieppe do Eastbourne i od Ostende do North Foreland, pozostawiając dla nieprzyjaciela pas od Calais, Dunkierki i Boulogne ku wybrzeżom Sussex i Kentu. Zadaniem mogłoby być gwałtowne sforsowanie Kanału i opanowanie Londynu, co by miało w następstwie spowodować szybkie zakończenie wojnymi środkami już nie militarnymi ale politycznymi.

Ale : powodzenie takiego raptownego uderzenia zależy od posiadania druzgocącej przewagi ogniowej. Conajmniej w stosunku 3 : 1. Ponieważ W.Brytania może w bardzo krótkim czasie rzucić do przeciwuderzenia zmotoryzowane oddziały liczące 250,000 ludzi w zagrożonym rejonie, nieprzyjaciel musiałby wprowadzić do akcji niemal jednocześnie około 800,000 żołnierza. Taki korpus ekspedycyjny, całkowicie zmechanizowany (bo tylko zmechanizowane wojska mogą liczyć na sukces), liczyłby przy odpowiedniej dotacji sprzętu nie mniej niż 10000 motocykli, 80,000 innych pojazdów i 15,000 czołgów. Ta ogromna masa silników spaliłaby w tygodniu około 4,500,000 galonów paliwa. Do tej ilości trzebaby dodać nie mniej niż 25 % na straty ; skąd można wziąść taką ilość paliwa ? A jednak paliwo nie wyczerpuje całości potrzeb desantu. Potworne ilości amunicji muszą być też dostarczone. I pożywienie dla żołnierzy. Co najważniejsze : kwestie zaopatrzenia stałyby się aktualne dopiero p o wylądowaniu desantu. Zwykłe statki transportowe są nazbyt narażone na bomby R.A.F. Raczej może zastosuje napastnik metodę -rozproszonego zbliżenia małymi, motorowymi łodziami. Przypuśćmy nawet, że cały desant będzie załadowany na tego rodzaju łodzie, mieszczące około 20 pojazdów mechanicznych lekkich, lub trzy wozy ciężarowe albo czołgi. Wyniesie to około



18,ooo barek. Już po tygodniu potrzebny będzie drugi transport w takiej samej ilości. Przy takim licznym desancie trzeba odrazu powiedzieć, że zaskoczenie jest całkowicie niemożliwe. Dlatego nie jest prawdopodobne, by niemieckie Naczelne Dowództwo zaryzykowało taką próbę.



Ten sam cel, sparaliżowania centrum Imperium - Londynu, mogłoby mieć zaatakowanie stolicy z powietrza. Przy intenzywnym bombardowaniu lotniczym nieprzyjaciel wyrzuciłby znaczne ilości spadochroniarzy i inne oddziały, transportowane przez samoloty, któreby ryzykowały lądowanie w terenie. Taki plan miałby widoki powodzenia o tyle, że równoczesne uderzenie w różnych punktach nie pozwoliłoby Dowództwu Obrony na skoncentrowanie oddziałów. Groźne czołgi brytyjskie działałyby a przedmieściach, na ulicach, co oczywiście zmniejszyłoby ich wartość bojową. Ale : wykonanie koncentrycznego ataku z powietrza zapomocą wojsk spadochronowych i desantów samolotowych wymaga takiej masy powietrznych żołnierzy, jaką nieprzyjaciel ani w chwili obecnej ani w przyszłości nie będzie dysponował.

Zamiast skoncentrowanego uderzenia w serce kraju, nieprzyjaciel może próbować lądowania na całym wybrzeżu, nie jak w alternatywie pierwszej tylko dla przygotowania następnej fazy, tj. wielkiego desantu przez uchwycenie baz morskich i lotniczych, ale dla rozproszenia oddziałów broniących na jaknajwiększej przestrzeni. Taka próba lądowania desantów na barkach i transportowcach równocześnie utrudni znacznie przeciwuderzenie brytyjskie, utrudni skoncentrowanie oddziałów. Ale trzeba oczekiwać, że taka próba załamie się zanim jeszcze nieprzyjaciel ukaże się na lądzie, a to dzięki Obronie Kraju (Home Guard), ochotniczej armii, strzegącej granic i strategicznych punktów na całym obszarze Zjednoczonego Królestwa. Tak pomyślana próba inwazji musiałaby - siłą faktu- opierać się na drobnych,a więc pomimo najlepszego nawet wyposażenia w broń i sprzęt, słabych oddziałach.

Możliwe jest także usiłowanie opanowania Brytanii przez desanty powietrzne, zarówno spadochronowe jak i samolotowe, rzucane w różnych punktach w głębi kraju. Takie desanty z reguły dążyłyby do opanowa-

nia najbliższych lotnisk czy przynajmniej terenów do lądowania. W ten sposób umożliwiliby lądowanie następnych oddziałów, na cięższych samolotach, bez walki. Możliwe także, że wodnopłaty próbowałyby lądowania na rzekach w pobliżu wielkich miast.



Rozprzestrzenianie się takich, z nieba spadłych oddziałów wyglądałoby - zapewne - jak rozszerzanie się plamy atramentu na bibule. Poparte byłoby maksymalnym nasileniem działalności piątej kolumny. Skutkiem takiego ataku, oczywiście przy teoretycznym założeniu jego udania się, byłaby dezorganizacja naszej produkcji i naszych transportów.

Ale trzeba powtórzyć to samo, co podkreślono przy omawianiu możliwości zaatakowania samego Londynu z powietrza : nieprzyjaciel nie ma i nie jest w stanie mieć tak silnych i licznych oddziałów desantowych, aby atak mógł się powieść.

Gdyby nieprzyjaciel chciał próbować jeszcze innego sposobu zadania W.Brytanii klęski na jej własnej ziemi, może zastosuje metodę "przecięcia kraju". Oto potężne desanty powietrzne w rejonie Birmingham, Bristol, Cardiff i Peterboro, poparte jeszcze silniejszymi desantami morskimi w rejonie Bristolu od zachodu i Norfolk od wschodu, a to wszystko pod osłoną własnych myśliwców, działających z pobliskich baz na północy Francji, mogłyby uchwycić teren w tej wąskiej części kraju i nawet trzymać sie tam. Ale: tak zdobyty teren wydłużyłby niepomiernie linię styku desantowych oddziałów niemieckich z naszymi wojskami, a tym samym zapewniłby nam możliwość skoncentrowania oddziałów zmechanizowanych i — zdruzgotania nieumocnionego jeszcze, bo dopiero co lądującego przeciwnika.



Ale nasze rozważania nie wyczerpały jeszcze wszystkich możliwości próby inwazji. Hitler może zrezygnować z prób opanowania Anglii jednym uderzeniem, a ryzykować desant morski i powietrzny na Irlandię. Powodzenie takiej akcji zapewniłoby mu doskonałe bazy do blokowania wysp brytyjskich. Aby blokada była naprawdę skuteczna bazy musiałyby być na całym wschodnim wybrzeżu Irlandii, od Cork aż po Londonderry. Ale wykonanie desantu na Irlandię jest technicznie ogromnie trudne, z uwagi na znaczną odległość, dzielącą wyspę od kontynentu Europy i na stałą służbę patrolową floty brytyjskiej.



Względna bezczynność Niemiec podczas obecnej zimy zdaje się wskazywać na szeroko prowadzone przygotowania materiału dla desantu; przedewszystkim samolotów trasnportowych, zdatnych do lądowania w każdym terenie, a następnie tratew i barek motorowych do przewozu przez Kanał La Manche. Ale ta względna bezczynność Niemiec pozwoliła W.Brytanii na uzupełnienie brakującego sprzętu , na wzmożenie produkcji czołgów i samolotów, na przeszkolenie nie tylko armii regularnej alei2½ milionowej armii Home Guard, Obrony Krajowej, która związana obowiązkami codziennego życia z okolicą , daje oprócz walorów zwykłego żołnierza jeszcze niezastąpioną niczym znajomość terenu. Dlatego trzeba stwierdzić, że odłożenie przez Hitlera ofenzywy do wiosny (jak się tego można spodziewać) wyraźnie wzmocniło położenie Brytanii, niezależnie nawet od sukcesów, uzyskanych na innych polach.

Niemcy mogą próbować inwazji według któregokolwiek z podanych wyżej planów, albo, co jeszcze bardziej prawdopodobne, według innego sposobu, będącego kombinacją tych kilku schematów. Najbliższe miesiące powiedzą nam o tym. Ponieważ groźba próby inwazji ciągle jeszcze istnieje, dobrze jest zdać sobie sprawę skąd może przyjść uderzenie.



LUFTWAFFE NA SYCYLII

Usadowienie się niemieckiej "Luftwaffe" na włoskiej Sycylii i atak bombowców na brytyjską eskadrę, rozpoczyna nową fazę wojny. Ten nowy okres, rozpoczęty sukcesem Osi, jakim jest niewątpliwie atak i uszkodzenie lotniskowca, krążownika i kilku mniejszych jednostek, nie zapowiada żadnej zmiany na korzyść nieprzyjaciela. Wręcz przeciwnie : pomoc niemiecka jest dowodem wybitnego osłabienia partnera włoskiego. I zarazem jest rozpoczęciem walki na drugim froncie, czego Hitler chciał za wszelką cenę uniknąć. Włosi nie utrzymali swego odcinka ani w Albanii, ani w Libii ani na Morzu Śródziemnym. Jeśli nawet Rzesza rzuci swe wojska na Bałkany czy na Bliski Wschód, to bynajmniej nie zlikwiduje frontu zachodniego, który w tej chwili jest dla wojsk lądowych martwy, ale lada chwila może się ożywić przez desant brytyjski na teren któregoś z okupowanych krajów. Spokojną ocenę nowego położenia podaje tygodnik londyński THE OBSERVER w artykule eksperta lotniczego mjr OLIVER'a STUART'a.

Niemiecka Luftwaffe zadała nam mocny cios, przenosząc się na nowy teren działania nad Morzem Śródziemnym. Nadeszła kolej dla naszego lotnictwa i lotnictwa morskiego na odpłacenie Niemcom.

Przez zaatakowanie naszego konwoju, zdążającego do Grecji, Niemcy zdradzili swą nową strategię : rozpoczęli ofenzywę na nasze transporty śródziemnomorskie. Następstwem tego musi być zażarta walka o przewagę powietrzną na tym teatrze wojny.

Wygląda na to, że walka powietrzna będzie się odbywała wg schematu, wypróbowanego nad Kanałem La Manche. Wynik kampanii w Albanii i Afryce jest niewątpliwie związany ze zdobyciem panowania w powietrzu.

Szablon zachodniej bitwy nad Anglią zastosowali Niemcy bez zmiany. Ta sama technika bombardowania z lotu nurkowego, te same maszyny, bombowce Junkers 87. Są jednak wielkie różnice: obie strony mają duże trudności zaopatrzeniowe; obie mają gorsze bazy, i co

dla nas jest szczególnie korzystne - cieśnina sycylijska jest w swym najwęższym miejscu cztery razy szérsza niż Kanał La Manche. Ju 87 będą musiały działać znacznie dalej od swych baz niż na zachodzie.

Brak danych, by Niemcy przesunęli jakiekolwiek inne samoloty na południe. A ponieważ tego typu bombowców nie widziano nad Anglią od szeregu miesięcy, nie należy więc oczekiwać żadnego zmniejszenia nacisku w kraju. Ale jeśli nasze myśliwce będą dostatecznie ostro niepokoiły niemieckich lotników, wtedy Hitler będzie musiał ściągnąć swoje samoloty myśliwskie do eskorty i co więcej - może i dodatkowe bombowce.

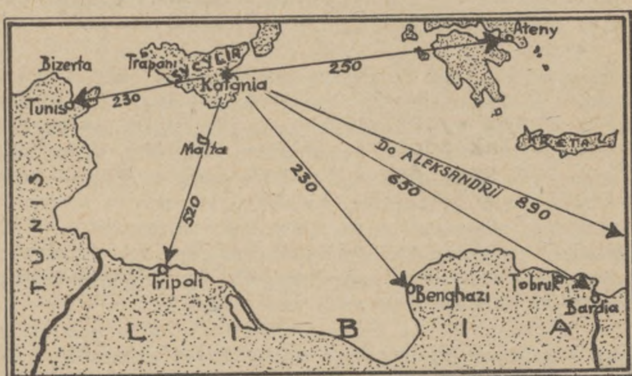
Pierwszą naszą odpowiedzią na niemiecki atak było gruntowne bombardowanie bazy lotniczej w Catanii na Sycylii. Atak powiódł się i szereg maszyn zaskoczonych na lotnisku, został przed startem zniszczony. Ale nie można spodziewać się by samo bombardowanie lotniska mogło wystarczyć. Dowodzą tego doświadczenia zebrane w obecnej wojnie : mimo systematycznych bombardowań nie zdołaliśmy zlikwidować bazy niemieckiej w Stavanger i podobnie, mimo stałych nalotów niemieckie bombowce nie zdołały zniszczyć baz naszych myśliwców w południowej Anglii.

Należy przypuszczać, że najlepszą odpowiedzią będzie nie bombowiec, ale myśliwiec. Zanim eskadry bombardujące przybliżą się do naszych konwojów, już muszą być niepokojone i zdezorganizowane przez aparaty myśliwskie. Taktyka jest niewątpliwie trudna, gdyż bombardowanie nurkowe połączone jest zwykle z bombardowaniem wysoko-pułapowym i jeśli obrona ma być skuteczna, to oba ugrupowania bombowców powinny być zaatakowane. Nie wystarcza zestrzelić maszynę p o dokonanym bombardowaniu, bo wtedy szkody są nieraz poważne. Niemcy stracili w ostatnim ataku dwanaście aparatów, ale my przypłaciliśmy to uszkodzeniem dwóch okrętów i stratą trzeciego.

Słyszy się już teraz głosy, że wiadomo było uprzednio o przesunięciu lotnictwa niemieckiego na Sycylię a pomimo tego nie zbombardowano Catanii przedtym. Trzeba jednak pamiętać, że krytyka, bez znajomości całokształtu zagadnienia, będzie zawsze tylko powierzchowna. W każdym razie położenie obecnie jest jasne i nie ma wątpliwości, że zarówno R.A.F. jak i Lotnictwo morskie dołożą wszelkich starań aby zapobiec wszelkim niespodziankom na przyszłość.

Bombowiec Junkers 87 jest bez eskorty - stosunkowo łatwym łupem dla nowoczesnego myśliwca. To sprowadza zagadnienie do poziomu równowagi : jeśli Niemcy wesprą swoje eskadry bombardujące na Morzu Śródziemnym to tym samym osłabią się na froncie zachodnim. Jeśli tego nie zrobią,to nasze myśliwce powinny dać sobie radę z nowym przeciwnikiem.

Szczegóły bitwy powietrznej, które obecnie nadeszły, wskazują na to, że atak był bardzo gwałtowny. Aparaty Junkers 87 są zaopatrzone w hamulce i dzięki temu mogą nurkować pionowo, nie nabierając nadmiernej szybkości. W chwili samego nurkowania pozostają w ręku pilota. Wskutek możności lotu pionowego są w momencie nurkowania bardzo trudnym celem dla działa przeciwlotniczego. Znacznie łatwiej chwycić je na przyrządy celownicze po samym bombardowaniu, kiedy pilot wyprowadza maszynę z nad celu. Oczywiście - zestrzelenie samolotu w tym momencie nie zapobiegnie już skutkom rzuconych bomb. Ale wtedy piloci niemieccy kluczą i stosują akrobatyczne niemal wybiegi. Wszystkie te metody i "chwyty" widziano nad Kanałem La Manche w jesieni roku ubiegłego. Nasi piloci myśliwscy dostosowali się znakomicie do nowych warunków walki i nie utracili prowadzenia w powietrzu. Doświadczenia te z pewnością zostaną należycie wykorzystane także i nad Morzem Śródziemnym. I one to powodują, że nasze szanse w walce o panowanie powietrzne na wschodnim teatrze wojny są bardzo poważne.



Wiadomości z zachodniego frontu powietrznego są również pomyślne : w ubiegłym tygodniu jeden z pilotów myśliwskich zestrzelił w nocy dwa bombowce niemieckie. To ważna nowina, bowiem nocna walka powietrzna jest ciągle jeszcze nierozwiązanym zagadnieniem.

R.A.F. szkoli swe załogi do walki z bombowcami niemieckimi w nocy. Ale i przeciwnik pracuje nad tym. Jeśli obie strony znajdą sposób walki w nocy, równowaga sił nie zmieni się, a nasz wysoko wartościowy materiał ludzki i sprzęt wróżą dalsze sukcesy. Jeśli zaś zdołamy Niemców uprzedzić - na co wskazują ostatnie wiadomosci- zyskamy na tym wiele.

NIEMCY NA WSCHODZIE ——

W poprzednim numerze naszego pisma streszczaliśmy wg miesięcznika LA FRANCE LIBRE uwagi na temat stosunku sił włosko-brytyjskich w basenie morza Śródziemnego. Obecnie zamieszczamy na podstawie tego samego wydawnictwa rozważania o niemieckich planach co do tego teatru wojny.

W dniu 5.maja 1937. szef sztabu gen. armii włoskiej generał Pariani ogłosił, że położenie gospodarcze i geograficzne Włoch, narzuca im wojnę ruchową, składającą się z błyskawicznie po sobie następujących bitew; jednym słowem "Blitzkrieg". Italia musi zwyciężyć w możliwie najkrótszym czasie, gdyż nie przetrzyma długiej wojny. Urzędowe włoskie "WYTYCZNE DOWODZENIA WIELKICH JEDNOSTEK" którymi zastąpiono w 1935. "OGÓLNE ZASADY" z 1928., zawierają charakterystyczny wstęp : "...naród włoski, zasobny w ludność ale pozbawiony surowców i całkowicie izolowany przez morze" nie może liczyć na uzyskanie zwycięstwa przez wyczerpanie przeciwnika długotrwałą wojną. Zwycięstwo tak zdobyte zastałoby kraj w gorszym położeniu tak pod względem moralnym jak i gospodarczym - niż nawet szybka klęska militarna.

Italia nie zdołała osiągnąć decydującego zwycięstwa własnymi środkami. Miała tylko ambicje wielko-mocarstwowe , nie posiadała jednak istotnej mocy. Wszystkie aspiracje swe w wojnie spodziewała się otrzymać tylko dzięki korzystnemu położeniu dyplomatycznemu a nie w drodze wysiłku własnego, nie w drodze zwycięstwa w walce. Klęska sąsiedniej Francji, do której przyczyniła się Italia przez swą nowoczesną neutralność, swą "niebeligerencję" - jest klasycznym przykładem, jak Włochy chciały zwyciężać.

Niemiecki sojusznik wykorzystuje włoskie aspiracje dla własnych celów. Pod pozorem uznawania pretensji włoskich, Niemcy pragną wyrąbać dla siebie wyjście na Morze Śródziemne. Ta tendencja germańska jest zresztą stara i niejednokrotnie w historii akcentowana. Do czasu wielkiej wojny, zadanie niemieckiego bastionu, wysuniętego na Morze Śródziemne, spełniała Austria. W tym czasie włoscy politycy nie sięgali swymi aspiracjami na Mare Nostro.

Jeszcze w 1913. włoski minister spraw zagranicznych San Giuliano, twierdził, że "obecnie ani na przyszłość nikt już nie będzie miał prawa nazywać Morza Śródziemnego morzem własnym; pozostanie ono drogą wolną , należącą do wszystkich narodów."

Wojna światowa była dla Niemców także i rozgrywką o Morze Śródziemne. Nacisk był dwukierunkowy : niemiecka ekspanzja ku Bliskiemu Wschodowi, usymbolizowana przez sławny projekt kolei Berlin - Bagdad, oraz austro-węgierska ekspanzja ku Morzu Adriatyckiemu. Wg słów niemieckiego historyka Delbrücka, wypowiedzianych podczas wojny 1914 - 1918. "obszar od Morza Północnego i Bałtyku aż po Zatokę Perską będzie nie tylko pod niemiecką władzą, ale zarazem stanie się polem popisu dla niemieckiej pracy, niemieckiego daru organizacyjnego i niemieckiej ekspanzji gospodarczej." Nie trzeba dodawać, żewszyscy rywale zostaliby z tego obszaru usunięci, nie wyłączając i Włoch.

Jednym z najdotkliwszych skutków poniesionej klęski, stało się dla Niemiec ich całkowite odepchnięcie od Morza Śródziemnego. Niemcy nie zapomną nigdy swemu obecnemu sojusznikowi, Włochom, ich "zdrady" podczas wojny ostatniej i przystąpienia do Ententy. Używają ich dzisiaj jako taranu, torującego drogę ku Morzu Śródziemnemu dla Niemiec. Wg niemieckich poglądów, Rzesza przegrała ostatnią wojnę wskutek nieodpowiedniego przygotowania politycznego. Teraz Hitler uniknął poprzednich błędów : wojna rzekomo tylko niemiecka, prowadzona była od pierwszej chwili przy cichym poparciu Włoch.

Jaką rolę może odegrać niemiecka siła zbrojna na Morzu Śródziemnym ? Zarówno Hitler jak i Mussolini liczyli początkowo na decydującą klęskę, jaką zada lotnictwo. Włochy są krajem, który z racji swego położenia geograficznego jest w stanie kontrolować cały basen śródziemnomorski. Co więcej : powietrze jest tam przeźroczyste i duża widoczność, a odległości poszczególnych obiektów ewentualnego bombarodwania od włoskich baz lotniczych, są jakby dostosowane do obecnego zasięgu działania samolotów. Licząc na te swoje szanse Włosi przechwalali się, że potrafią całkowicie sparaliżować transporty brytyjskie morzem. Bo i jakże można przypuścić, by konwój wojskowy, obejmujący około 2o - 3o statków (tyle właśnie trzeba do przewiezienia jednej dywizji) a płynący z szybkością około lo węzłów i do tego rozciągnięty na przestrzeni kilku czy nawet kilkunastu kilometrów, zdołał ujść obserwacji nieprzyjacielskiej, zwłaszcza na wąskich wodach Gibraltaru czy

cieśniny sycylijskiej ? A po wytropieniu go, czy zdoła ustrzec się od bomb lotniczych i torped powietrznych ? Wypadki dały gorzką naukę Włochom : flota brytyjska panuje nad M.Śródziemnym, flota włoska, nawet ukryta w bazach, nie jest w stanie ukryć się przed atakami brytyjskich samolotów a Mussolini zmuszony był szukać pomocy sprzymierzeńca i odstąpić mu bazy na Sycylii. Niemieckiej Luftwaffe przypada zadanie zniszczenia przeciwnika. Ale, zniszczenie możliwe będzie dopiero po uzyskaniu całkowitej przewagi w powietrzu. Tutaj, zarówno strategicznie jak i taktycznie rzecz biorąc, niemieckie lotnictwo nie ma tak korzystnego położenia, jak w Polsce czy we Francji. Nie wydaje się możliwe przerwanie blokady brytyjskiej przez samo działanie powietrzne. Przed Luftwaffe powstaje jako pierwsza faza działalności śródziemnomorskiej, wywalczenie sobie przewagi powietrznej.

Reichswehr, niemiecka armia lądowa, jest chwilowo, pozbawiona przeciwników na kontynencie europejskim. Jednakże rzucenie jej do akcji nie jest łatwe, gdyż wymaga przetransportowania jej oddziałów poprzez kontrolowane przez flotę brytyjską Morze Śródziemne. Nowy dylemat : złamać przewagę floty albo też ją wyminąć.

Okrążenie floty brytyjskiej, strzegącej życiodajnych (ale nie jedynych) dróg komunikacyjnych Imperium, możliwe jest dwoma drogami : Pierwsza, wzdłuż starej drogi niemieckiej ekspanzji ku Wschodowi przechodziłaby przez Bałkany, cieśninę Dardanelską, Turcję ku polom naftowym Mossulu i Kanałowi Sueskiemu. Nie jest ona łatwa. Przeszkody są i rzeczowe i dyplomatyczne. Przedewszystkim z Berlina do Stambułu jest w drodze powietrznej nie mniej niż 1500 km; stamtąd do Mossulu 1400 km a wreszcie ostatni odcinek do Suezu 1100 km. Czyli operacje militarne odbywałyby się w końcowym stadium w odległości 4000 km od baz wyjściowych, w krajach częściowo pozbawionych jakiegokolwiek zaopatrzenia, o nie wielu drogach i kolejach, wśród niechętnej, o ile nie wręcz wrogiej, ludności miejscowej. Do tego przeciwnik dysponowałby umocnionymi stanowiskami.

Pod względem dyplomatycznym zasadniczą przeszkodę stanowi Turcja. Wszystkie zabiegi niemieckie rozbijają się o nieprzejednane stanowisko tego państwa, które rozważnie wygrywa przeciwko Rzeszy atut rosyjski. Ekspanzja niemiecka w tym kierunku stanowiłaby wdarcie się na tereny zdawna traktowane jako sfera wpływów przez białych czy czerwonych władców Rosji. Hitler zdaje sobie dobrze sprawę ze stanowiska ZSSR w razie konfliktu nie-

miecko-tureckiego i dlatego woli go unikać, stosując swoje wypróbowane metody : zastraszenia i obdarowywania cudzym.

Druga droga oksrzydlenia prowadziłaby przez Hiszpanię. Od chwili wybuchu wojny Morze Śródziemne odzyskało swoje dawne znaczenie komunikacyjne a Hiszpania wraz z całym półwyspem iberyjskim stała się znowu kluczowym punktem strategicznym.Hiszpania ma dla Niemców znaczenie pomostu pomiędzy Afryką i Europą. To też chcieliby opanować ten pomost raz dlatego, aby mieć bazę, zagrażającą Gibraltarowi, a powtóre dla zapewnienia sobie tej pozycji, która wg zdania oficjalnych czynników niemieckich mogłaby być "ogromnie niebezpieczna w rękach przeciwnika".

Więcej jednak niż na Hiszpanii, zależy Niemcom na pozyskaniu współpracy Francji, jako jedynego państwa, które na wypadek upadku Gibraltaru, byłoby w stanie szachować ruchy Osi na Morzu Śródziemnym. Po upadku Francji narodziło się nowe pytanie : jak zachowa się to pokonane i osłabione mocarstwo w razie gdyby Gibraltar był bezpośrednio zagrożony? Stąd ciągłe rozmowy z rządem w Vichy, stąd wzrastający nacisk na Francję.

Jakiż ostateczny cel tych usiłowań niemieckich ? Zamknięcie brytyjskiej floty na Morzu Śródziemnym i pozbawienie jej wszystkich punktów zaopatrzenia. Dominująca pozycja W.Brytanii w tym basenie zależy od floty, opartej mocno w Egipcie i Palestynie. Z tej podstawy Brytania ma linie komunikacyjne z metropolią przez Maltę i Gibraltar; z Oceanem Indyjskim przez Suez i Aden; przez dolinę Nilu i Sudan z Afryką Południową; ze źródłami ropy w Iranie i Iraku przez Arabię. Dlatego też państwa Osi chcą uderzyć przedewszystkim w ten węzeł.

Węzeł ten jest obecnie poza zasięgiem skutecznych działań lotniczych; nie może być przedmiotem ataku lądowego. I tylko dlatego Niemcy szukają sposobu wzmocnienia pozycji włoskiej na Morzu Środziemnym, przez pozyskanie Francji. Flota francuska wyszła z kampanii 1940r nietknięta. Bazy francuskie na Morzu Śródziemnym umożliwiają całkowite zatrzymanie transportów wojsk Osi do Afryki. Ale w razie, gdyby Francja oddała swą flotę Osi i oddała swoje bazy, to rozgrywka o panowanie nad Morzem Śródziemnym weszłaby w stadium ostrzejsze; zbliżyłaby się do węzła bezpieczeństwa Imperium Brytyjskiego w Egipcie i Palestynie.

ANGLIK O ANGIELSKIM

Znamy dobrze codzienne nasze trudności językowe. Niespodzianki płata nam nasza - doskonała przecież - wymowa. Inaczej wyglądają te rzeczy gdy je ogląda Brytyjczyk. Posłuchajmy streszczenia felietonu W.FREEMAN'A, zamieszczonego w lutowym numerze pisma "MEN ONLY". Miesięcznik ten, doskonale redagowany, należy do rzędu wydawnictw, zrozumiałych i bez znajomości języka : ma pyszne rysunki i humor ilustrowany, przemawiający do każdego. Do każdego, chociaż tytuł pikantnie zaznacza, że jest tylko dla mężczyzn.

Przez dziesięć ostatnich lat wykładałem język angielski. Uczniami moimi byli wyłącznie cudzoziemcy i to znający już potocznie język angielski. Bardzo mnie ciekawiły reakcje moich uczniów, gdy poznawali bliżej mowę, posiadającą masy słów zapożyczonych z innych języków, a obecnie rozpowszechnioną wśród 540,000,000 mieszkańców ziemi. I przekonałem się jak zdradliwy jest nasz język: ogromnie łatwy do uchwycenia w pierwszych chwilach nauki a trudny i zawiły w dalszych okresach.

Nasz słownik jest bogaty. Mamy nie mniej niż 480,000 słów. Liczba ich stale wzrasta. Ale nie w tym leży trudność dla obcokrajowca. Przeciętny cudzociemiec ma naogół biorąc - nie wiele czasu do stracenia do nauki i jeszcze mniej pieniędzy. Ale za to ma naturalną łatwość zapamiętywania słówek i co więcej : zamiłowanie do zaglądania do słownika. Natomiast wielkie trudności sprawia mu w angielskim przedewszystkim nasza fantastycznie nielogiczna i błędna wymowa; powtóre nasz sposób "połykania" zgłosek nieakcentowanych, zwłaszcza na końcu wyrazów; a wreszcie nasze narzecza i specjalne zwroty. Nasze przysłowiowe już żarty i kpiny z rozlicznych sposobów wymawiania -ough na końcu wyrazu bynajmniej nie są wesołe dla obcokrajowca; jego wysiłki by uchwycić wymowę prawidłową z próbek językowych, jakich mu dostarcza codzienny kontakt z piekarzem, rzeźnikiem, pokojową w ho-

telu, kontuktorem autobusowym czy listonoszem, pozostają najczęściej bezowocne. Nakoniec nasza gwara, którą tak obficie stosujemy. Połowa moich wykładów była poświęcona wytłomaczeniu naszych codziennych zwrotów, mających różne znaczenia a w dosłownym przekładzie pozbawione najczęściej właściwego sensu.

W gramatyce angielskiej najtrudniejsze dla cudzoziemca jes opanowanie naszych czasów i ich prawidłowe zastosowanie. Ponadto określenia czasu jak "since" i "ago" wprawiają ich w kłopoty. Wspominałem już o szczególnej pasji do szukania słów w słownikach, która charakteryzuje cudzoziemców Niemal każdy uczący się języka nosi z sobą słownik i stara się z niego poznać dosłowne znaczenie każdego zwrotu. Przy tym naogół mało mają oni zrozumienia dla faktu, że danego słowa nie można użyć inaczej, niż w pewnym, określonym znaczeniu.

Głośne czytanie nasuwa nowe trudności. Nasze "th" jest, wbrew utartemu przekonaniu, mniej uciążliwe niż nasze "v" i "f". Chińczycy mają osobne kłopoty. Oto ich język jest ściśle jednozgłoskowy. Wskutek tego ich wymowa angielska jest wymawianiem długiej serii pojedynczych, nieakcentowanych zgłosek, tak monotonnych, jak przełykanie kury.

Moi uczniowie odznaczali się naogół bardzo dobrymi formami towarzyskimi, z przymieszką bardzo złych manier. Ukłon na powitanie był z reguły bez zarzutu. Ale, jeśli tylko lekcja ich przestała ciekawić, wówczas bez najmniejszego wahania czy maskowania się pewna część spokojnie zabierała się do gazet czy książek, ignorując wysiłki nauczyciela. Mili uczniowie byli istotnie nadzwyczajnie mili. Ale zawsze znalazł się między nimi spory odsetek takich, którzy byli raczej mało przyjemni. Pamiętam podczas jednego z kursów jakiegoś afrykańskiego wodza murzyńskiego, który przerywał ustawicznie lekcje tłumionym rykiem, pozbawionym zaiste jakiegokolwiek związku z tematem. Inny z moich uczniów, starszawy już Grek miał stałe napady, które malowniczo określał jako "zdzieranie nosa". Pozostali słuchacze wraz ze mną przechodzili męki podczas tego okresowego oczyszczania nosa.



CZY WIECIE...

NOWE SAMOLOTY.
Nowy typ samolotu rozpoznawczego, torpedującego i bombardującego, pełni już służbę w R.A.F. Są to maszyny jednopłatowe, marki Blackburn Botha I., wyposażone w dwa silniki Perseusz. Rozpiętość skrzydeł 20 m; podwozie wciągane hydraulicznie. Samolot jest cały z metalu z wyjątkiem oszklonej kabiny pilota. Załoga składa się z czterech ludzi : pilota, nawigatora-bombardiera, strzelca i radiotelegrafisty. Kryty korytarz w kadłubie pozwala na porozumiewanie się załogi, umieszczonej w przedniej części maszyny z kabiną karabinów maszynowych, umieszczoną w tylnej części płatowca.
(SCOTSMAN)

ZALUDNIENIE FRANCJI.
We wszystkich krajach biorących udział wojnie, liczba urodzin przewyższa liczbę zgonów. Inaczej we Francji.

W 1815. Francja była najgęściej zaludnionym krajem w Europie i liczyła 29½ milionów mieszkańców. W 1870. w okresie wojny francusko-niemieckiej ludność Francji wynosiła 38,3 milionów. Ale w 1940. było już tylko 41,900,000 Francuzów przeciwko ok. 80,000,000 Niemców i 43,300,000 Włochów. Japonia, trzeci partner Osi ma 71,000,000 mieszkańców.

W 1937. ludność W.Brytanii wzrosła o 126,000; Niemiec o 478,000; Włoch o 376,000 a Japonii o 800,000. Ale ubytek ludności we Francji wyniósł w tym samym roku 12,000 !

Najmniejsza była liczba urodzin w stosunku do ludności w Paryżu, następnie w Bordeaux, u wybrzeży Morza Śródziemnego i dolinie Rodanu. W niektórych prowincjonalnych miastach spadek doszedł do 45 % normalnego zaludnienia !

Przeciętna liczba dzieci na rodzinę wynosiła ostatnio dwoje. W 1890. jeszcze troje a w połowie ubiegłego stulecia czworo. Co więcej : Francja ma największy odsetek ludzi starych . Czternaście osób na sto liczy ponad 60 lat !

Problem ludnościowy to jedno więcej zagadnienie, czekające rozwiązania we Francji. (PARADE)

KANAŁ SUEZKI.
Twórcą Kanału był Francuz, Ferdynand de Lesseps. Ale mało kto wie, że człowiekiem, który go nakłonił do wytrwania przy powziętym projekcie (gorąco zresztą zwalczanym przez

fachowców był mjr Rawdon Chesney, oficer brytyjski. Gdy Lesseps, wierząc zapewnieniom francuskich inżynierów, że różnica poziomów między Morzem Śródziemnym a Czerwonym jest zbyt wielka, aby Kanał mógł działać, skłonny był do porzucenia swego planu, Chesney przekonał go, że różnica poziomów nie jest istotna.

W 1875. jeden z londyńskich dziennikarzy dowiedział się , że ówczesny Kedyw egipski, prawie zbankrutowany, zamierza pozbyć 17ooo z pomiędzy wydanych 4oo,ooo sztuk normalnych akcji Kanału jakiemuś konsorcjum francuskiemu. Powiadomił o tym niezwłocznie premiera brytyjskiego Disraeli, który nie mogąc wobec ferii parlamentarnych uzyskać odpowiedniej szybko uchwały Izb, zdecydował się działać na własną rękę. Już nazajutrz miał kredyt bankowy w wysokości 4,ooo,ooo £ w Banku Rotschildów i nabył akcje. Stąd pochodzi obecny poważny udział rządu brytyjskiego w kapitale Kanału. A zainwestowany kapitał przyniósł rządowi brytyjskiemu w ciągu 65 lat nie mniej 6o milionów £ zysku !

Kanał budowano przez dziesięć lat. Skrócił on drogę z Londynu do Bombaju o 4,563 mil; do Kalkuty o 3,667 mil; do Melbourne o 645 mil. Jemu zawdzięczają wspaniały rozkwit porty w Marsylii, Brindisi i Trieście.

Przepłyniecie przez Kanał kosztuje przeciętnie 15oo £ od statku. Transportowiec, wiozący 4ooo ludzi zapłaciłby ok. 9ooo £. Szybkość statków w Kanale ograniczona jest do 5 węzłów (dla ochrony nabrzeży) i nie wolno mijać się w ruchu. Jeden statek musi zawsze zatrzymać się u brzegu. Pierwszeństwo mają statki pocztowe i tankowce (z uwagi na niebezpieczny ładunek).

Przed obecną wojną przepływało Kanał rocznie ok. 6ooo statków. Wojna abisyńska przyniosła znaczny wzrost obrotów: same opłaty za przewóz wojska, uiszczone przez Włochy wyniosły 1 milion £. (WORLD REVIEW)

CO NAJWIĘKSZE.....

Największe miasta :

LONDYN	8,650,ooo	mieszk.
NOWY JORK	7,986,ooo	"
TOKIO	6,581,ooo	"
BERLIN	4,299,ooo	"
MOSKWA	3,663,ooo	"
SZANGHAJ	3,565,ooo	"
OSAKA	3,394,ooo	"
CHICAGO	3,376,ooo	"
PARYŻ	3,ooo,ooo	"

(DAILY MAIL YEAR BOOK)

MÓZG A ROZUM.

Lekarze, którzy przeprowadzali sekcję zwłok L. Trockiego, byli zdumieni wielkością jego mózgu; ważył trzy i pół funta. Największy mózg zbadany przez medycynę, miał wielki pisarz rosyjski Iwan Turgeniew, bo aż cztery funty i dziesięć uncji (2095 gramów).

Nauka nie wykazała zależności stopnia rozwoju umysłowego człowieka od rozmiaru jego mózgu; wielki mózg nie koniecznie oznacza geniusza. Ale naodrwót : nienormalnie mały najczęściej występuje u niedorozwiniętych umysłowo. Dr Berry, były profesor anatomii w Melbourne (Australia) doszedł po przeprowadzeniu tysięcy pomiarów do nader ciekawych rezultatów : dzieci umysłowo niedorozwinięte mają przeciętnie mózg o 20 % mniejszy od normalnych. Wnioskując o wielkości mózgu z rozmiarów czaszki, ustalił prof. Berry przeciętne rozmiary mózgu dla trzech grup :

profesorowie i personel uniwersytecki	1,524 cm^3
studenci	1,507 "
kryminaliści	1,438 ".

(WORLD DIGEST)

HUMOR BRYTYJSKI.

DOBRY POCZĄTEK.

Pierwszy komunikat stworzonego niedawno Południowo-Afrykańskiego Biura Informacji, brzmiał : "Nic do zanotowania" Biuro zamierza nadal wydawać biuletyny!

(RAND DAILY MAIL)

CHIŃSKA UPRZEJMOŚĆ.

Pewna dama amerykańska z Hawaji pragnęła mieć u siebie na przyjęciu ambasadora Chin w Waszyngtonie. Słysząc wiele o wschodnich formach grzeczności wystosowała telegraficzne zaproszenie, rozpoczynając je od najstosowniejszej - jej zdaniem - formułu : "O dostojny i mądry panie, racz zaszczycić skromne progi.." itd, razem ponad trzysta słów. Ambasador odpowiedział nieco krócej :"Owszem".

(WORLD DIGEST)

MORSKA PODRÓŻ.

Młoda panienka, pierwszy raz podróżująca statkiem, zwraca się jeszcze przed wypłynięciem z portu do lekarza okrętowego : "Doktorze, gdybym miała morską chorobę, to Pan mi powie co mam robić ?". "To niepotrzebne"-odpowiada lekarz- "Pani sama to zrobi".

(PARADE)

(ciąg dalszy ze str.62)
tego spodziewać - Bułgarię, od popełnienia podobnej pomyłki, jak podczas wojny światowej. (SPECTATOR)

KIEDY INWAZJA ?

Prasa pełna jest dociekań na temat możliwości niemieckiego uderzenia na wyspy brytyjskie. Przeważa opinia, że próba inwazji napotka na przygotowany i zdecydowany opór i zakończy się w morzu. Ale co do terminu ataku wiele cytuje się przepowiedni amerykańskich. I tak np. CAVALCADE powołuje się na niedawne oświadczenie Goeringa, że trzy plany są w pogotowiu i mogą być każdej chwili wykonane. Amerykański sekretarz stanu (minister spraw zagranicznych) Stimson, wyraził się, że w ciągu najbliższych siedmdziesięciu do dziewięćdziesięciu dni Brytania będzie musiała stawić czoło niemieckiej próbie inwazji. Radio niemieckie zapowiedziało, w kilka godzin po ostatnim spotkaniu obu dyktatorów, że zniszczenie imperium nastąpi w najkrótszym czasie, około siedmdziesięciu dni.

Tyle przepowiednie. Charakterystyczne jest jedno: za wyjątkiem komunikatów niemieckich stacji, wszystkie te wróżby mówią o próbie uderzenia, o usiłowaniu ataku . O powodzeniu próby zadecyduje flota brytyjska, dotąd panująca nad morzami, i lotnictwo, które uniemożliwiło już raz, w jesieni roku ubiegłego, napaść niemiecką.
(CAVALCADE)

W POPRZEDNIM 20 STRONOWYM NUMERZE "CO SŁYCHAĆ"
(Nakład 800):

1. OSTATNIE WYDARZENIA - 2. JAPONIA ZRZUCA MASKĘ - 3. BROŃ PODWODNA - 4. BITWA O MORZE ŚRÓDZIEMNE - 5. OZNAKI ARMII BRYTYJSKIEJ - 6. CZY WIECIE - 7. HUMOR BRYTYJSKI .-

---

W NASTĘPNYM NUMERZE:

HITLER JAKO STRATEGIK (wg najnowszego artykułu kpt. LIDELL HART'A), - PAPEN - Z NIEWOLI NIEMIECKIEJ - SUDAN .

"CO SŁYCHAĆ" Wychodzi co tydzień. Abonament wraz z opłatą pocztową : miesięcznie 1/4, kwartalnie 4/-.

Published by Dr. Stefan Kossak - Blairgowrie, Perthsh.
Printed by THE MUNRO PRESS LTD. Perth